Nr. 4. Kraków, dnia 15 Czerwca 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi:
ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.



Prenumerata wynosi:
W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników, Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Do pracy!

„Żyjemy pod godłem komunikacyi“ — powiedział jeden z panujących o dzisiejszych czasach. Komunikacya — a mamy na myśli ową olbrzymią sieć kolejową, która opasuje cały świat cywilizowany — stała się warunkiem cywilizacyi i spełnia dla niej najważniejsze usługi.

I zdawałoby się, że te tysiące dzielnych i odważnych sług cywilizacyi, że ci wszyscy, którzy swój trud i znój, a często i życie niosą dla niej w ofierze, powinni być za to uprzywilejowanymi, powinno im dziać się dobrze. Słowa te w porównaniu z rzeczywistością byłyby ciężką ironią i szyderstwem! Te tysiące sług i robotników kolejowych nietylko nie mają często zapewnionego dobrobytu, ale muszą wprost z trwogą myśleć o swej zawsze prawie smutnej starości i nieraz nie są pewne, czy dzień jutrzejszy nie otworzy przed nimi wrót nędzy.

To jest i powinno być dla każdego kolejarza punktem wyjścia z chwilą, kiedy zacznie myśleć i zastanawiać się nad losem swoim i swoich kolegów.

Dlaczego tak jest? Odpowiedź na to jest łatwą dla każdego, kto zrozumiał istotę dzisiejszej gospodarki kapitalistycznej. Kapitał bierze wszystkie siły twórcze ludzkości, a więc samą różnorodną pracę ludzką na targu, jak zwyczajny towar. Im więcej go dostarczają, tem taniej zań płaci... Bierze nerwy, czy mięśnie, inteligencyę, czy siłę człowieka po takich cenach, po jakich może je kupić najtaniej. Mniejsza o to, czy ten człowiek może zachować przy nędznej płacy swoją ludzką godność. — mniejsza o to, czy może on wyżywić i wychować uczciwie swoją rodzinę, mniejsza o to, czy zmożony trudem i wiekiem będzie musiał kiedyś żebrać lub ginąć gdzie w szpitalu lub przytułku, albo spaść ciężarem na barki ubogiej rodziny. — kapitał płaci za pracę tylko tyle, ile musi.

To żelazne prawo stosuje się do wielkich przedsiębiorstw fabrycznych zupełnie tak samo, jak i do zakładów rządowych, które są dzisiaj niczem innem, jak przedsiębiorstwami kapitalistycznemi.

Ale siła ludzka, siła robocza, nie może być na prawdę towarem, podobnym do jakiejkolwiek rzeczy martwej. Proletaryat — właściciel owej siły, przeniknął system kapitalistyczny i dąży z całą energią do opanowania go i poskromienia. Z tej sprzeczności między proletaryatem a kapitałem powstaje też prędzej czy później walka społeczna. Raz zaczęta, nie skończy się ona chyba, aż proletaryat zwycięży. Ludzie bowiem żyli i kiedyś żyć będą bez kapitalizmu, ale ten ostatni bez żywej siły ludzkiej się nie obejdzie.

Całem tedy zadaniem robotników i służby kolejowej jest wstąpić na drogę tej walki i do niej należycie się przygotować. Dokoła nich proletaryat już się organizuje i walczy o swoje, o ludzkie prawa; kolejarze okażą, że w boju o swoją przyszłość nie dadzą się drugim wyprzedzić.

Dzisiejsze poniżenie ich, lekceważenie ich najsłuszniejszych żądań, pochodziło z tego, że rząd i prywatni kapitaliści widzieli w nich masę, podzieloną na drobne, niezgodne ze sobą cząstki. Ze 140.000 robotników i służby kolejowej w Austryi była do niedawna jeszcze zaledwie znikająco mała garstka świadomych i zorganizowanych ludzi! Jeden wynosił się nad drugiego, jeden pogardzał i pomiatał drugim, — nie pomnąc, że wszyscy byli zależnymi i wyzyskiwanymi. Protekcya i denuncyacya, jak dwa straszne wrzody rozranały stosunki między kolejarzami. Jeden oskarżał drugiego przed przełożonymi, aby zyskać ich protekcyę. Jeszcze do dnia dzisiejszego smutne i ciężkie są stosunki pod tym względem na kolei.

Ale od trzech lat obudził się wreszcie dobry instynkt w masach służby i robotników kolejowych. Organizacya zaczęła, jak dobroczynny ogień, obejmować tysiące! Co tygodnia niemal powstawały **grupy miejscowe**, należące do kilku wielkich stowarzyszeń; karność i ład, świadomość swoich interesów i życie towarzyskie zaczęły się rozwijać. W marcu zaś. w Wiedniu odbyty **pierwszy kongres** wszystkich austryackich kolejarzy, ujął w poważną formę wszystkie ważniejsze ich żądania, i przedstawił światu całemu wyraźnie skutki kapitalistycznej, samolubnej gospodarki na kolejach państwowych i prywatnych.

Skrócenie czasu pracy do 8 godzin na dobę (dla ruchu żądano pewnych odpowiednich reform), **podwyższenie pensyi**, zreformowanie gruntowne **ubezpieczenia od wypadku i choroby**, zapewnienie odpowiedniej **emerytury**, zmianę **regulaminów służbowych** w kierunku sprawiedliwości i t. d., oto najważniejsze żądania kolejarzy. Nie mówimy tu oczywiście o szczegółowych żądaniach różnych kategoryj służby robotników, bo nie wyczerpalibyśmy ich w całym nawet szeregu artykułów.

Teraz więc tylko o to idzie, jak złączyć kolejarzy w siłę, któraby wymogła na rządzie i kapitalistach urzeczywistnienie tych żądań. Mocna bowiem organizacya robotnicza jest dzisiaj jedyną oporą i potęgą, mogącą kolejarzom dopomódz. Minęły czasy nadziei na „łaskę pańską“, minęły też nepowrotnie i te, kiedy to zamiast organizacyi, zamiast stowarzyszeń, zgromadzeń i pism wysłuchiwano spokojnie kazań pobożnych, że trzeba wszystko znosić w pokorze na tym „padole płaczu“....

Dziś kolejarze wzięli się i u nas do swoich spraw, jak na pełnoletnich obywateli przystało!

Ta organizacya, którą z takim trudem już wybudowano, nie obejmuje jednak jeszcze ani dziesiątej części kolejarzy w Galicyi i na Śląsku; trzeba kraj cały zasiać grupami miejscowemi, trzeba zajrzeć do wszystkich stacyj tak samo, jak i do budek strażników kolejowych... Trzeba cierpliwie jednać zwolenników i uświadamiać ich, dając im do rąk pisma i broszury. Ukrzywdzonym należy dopomagać do odzyskania ich praw, niechętnych przekonać o tem, że lepiej i szlachetniej być równym w pośród swoich, niż uniżonym „służką pańskim“ u wyższych...

Organizacya, raz rozpoczęta, nie może upaść; losy nasze złączone z losami tysięcy naszych braci w kraju i za granicą, a wszyscy pod jednym stoimy sztandarem i jeden cel mamy przed oczyma.

Tylko naprzód! i jeszcze raz naprzód! *I. D.*

Statut prowizyjny

dla służby i robotników c. k. austr. kolei państwowych.
(Dokończenie).

Dotąd widzieliśmy, jaką „opieką“ otacza instytucya prowizyjna służbę kolejową, więc przypatrzmy się też, jakiej „opieki“ doznają wdowy i sieroty. Wdowa po członku instytucyi, który przed śmiercią pobierał prowizyę lub miał prawo do takowej, ma — podług §. 22 statutu — prawo do prowizyi, jeżeli małżeństwo trwało podczas czynnej służby męża **co najmniej trzy lata**. Jeżeli więc wdowa po zmarłym członku nie żyła z mężem trzech lat, nie otrzymuje — pominąwszy wypadek, gdy przeżywszy z mężem $2^1/_2$ roku, może jej być w drodze łaski przyznaną prowizya — **zupełnie nic** i popada w nędzę, ponieważ małżeństwo nie trwało trzech lat.

Byłoby jednakże omyłką, gdyby myślano, iż **każda** wdowa, żyjąca z mężem trzy lata, ma prawo do prowizyi. §. 22 opiewa, iż wdowa po członku, który przy zawarciu małżeństwa przekroczył rok 50-ty i o lat 15 jest starszy od swej żony, **nie** ma prawa do prowizyi. Wdowa ta nabywa tylko wtenczas prawo do prowizyi, jeżeli mąż „za każdy dalszy rok ponad powyższą różnicę **wieku** złoży osobną wkładkę w sumie 5% od pensyi, którą pobierprzy wstępie i względnie przy zawarciu małżeństwa, w 24 ratach miesięcznych.“ Weźmy przykład: kolejarz, liczący 55 lat, żeni się z kobietą, liczącą lat 30, jest więc o 25 lat starszy od swej żony. Jeżeli małżeństwo ich trwa lat 20 lub nawet więcej, nabywa żona — po śmierci męża — prawo do prowizyi tylko pod następującemi warunkami: mąż musi, ponieważ jest 10—15 lat starszy od żony, za każde z tych lat 10 zapłacić 5 procent od swego zarobku, więc 50% w 24 ratach miesięcznych. Jeżeli zatem mąż ma np. rocznej pensyi 700 złr., musi on w przytoczonym wypadku nie mniej, niż 350 złr. — wyraźnie trzysta pięćdziesiąt złotych reńskich — zapłacić na rzecz funduszu prowizyjnego, aby tym sposobem kupić prawo do prowizyi dla swojej żony. I to nazywa się w języku kolei państwowych — humanitarność!

Roczna pensya wdowy wynosi 50% tej prowizyi, którą pobierał jej mąż lub byłby pobierał na wypadek przeniesienia w stan spoczynku. Że to jest bardzo mało, nie potrzeba specyalnie udowadniać. Przypatrzmy się temu: mąż pobierał rocznie 600 złr. i należał przez 10 lat jako członek do instytucyi prowizyjnej; miał więc prawo do 40% prowizyi, tj. do 240 złr.; wdowa otrzymuje tylko 50% od tej sumy, więc 120 złr. Któż odważy się wątpić jeszcze, że wdowa, pobierająca rocznie 120 złr., nie jest „zabezpieczoną“?

Ale to jeszcze nie koniec brudoty. §. 26 nadaje humanitarności kapitalistycznej jeszcze większe granice. Paragraf ten opiewa: „Unormowanie prowizyi wdowiej, wynoszącej 50% rzeczywistej prowizyi męża, ogranicza się w ten sposób, że **prowizya wdowy nie powinna nigdy przekroczyć trzeciej części pensyi lub płacy rocznej męża**“. To znaczy: jeżeli zmarły pobierał rocznej pensyi 600 złr. i był przez 35 lat członkiem instytucyi prowizyjnej, a należała mu się tym sposobem 100-procentowa prowizya, czyli 600 złr., wdowa otrzymuje nie więcej niż trzecią część od 600 złr., to jest 200 złr. Wdowa, która w takim wypadku osiągnęła wiek sędziwy, będzie zapewne mogła się świetnie utrzymać, mając 200 złr. dochodu rocznie!

Również humanitarnie obchodzą się z sierotami. Tak długo jak żyje matka, każde dziecko otrzyma do 18 roku 10% (!) od prowizyi, jaką pobierał ojciec, lub do której pobierania miał prawo. Przypuśćmy, iż ojciec miał rocznego dochodu 600 złr. i był przez lat 10 członkiem instytucyi prowizyjnej. Miałby więc prawo do 40-procentowej prowizyi tj. do 240 złr. rocznie. Każde dziecko pobiera zatem rocznie 24 złr. (10% od 240 złr.) Każde dziecko pobierałoby więc 2 złr. miesięcznie na swe wychowanie, sumę, któraby może wystarczyła na wychowanie galernika, ale żadną miarą na wychowanie dziecka na użytecznego członka społeczeństwa ludzkiego.

Nie dosyć na tem. §. 31 opiewa, iż prowizya dla dzieci i matki razem wziąwszy **nie powinna** przekraczać 80%! Dla **wszystkich** dzieci więc wyznaczono razem 30% od prowizyi ojca, nawet na wypadek, gdy pozostało 6 i więcej dzieci. W naszym przykładzie pobierałoby każde z sześciorga dzieci **miesięcznie po jednym guldenie**! Ani słowa, kolej państwowa bardzo troskliwa o wdowy i sieroty!

Ale gorzej jeszcze dla biednych sierót, gdy straciły matkę. W tym wypadku otrzymuje każde dziecko 25% od prowizyi, jaką ojciec pobierał lub do której pobierania miał prawo, jednakże z tem ograniczeniem, iż suma prowizyi dla dzieci nie powinna przekraczać sumy prowizyi, jaką pobierałaby matka. Brzmi to bardzo ładnie, że każda sierota ma pobierać 25% od prowizyi ojca. Ale pod jakim warunkiem?

Jeżeli pozostało troje, czworo lub więcej dzieci, wtenczas otrzymują wszystkie razem nie więcej, niż 50% od prowizyi ojca; jeżeli więc pozostało sześcioro dzieci, każde z nich otrzymuje [illegible]. Oburzenie się na tego rodzaju „humanitarność“ nie byłoby wcale na miejscu, nie trzeba bowiem zapominać, iż jedna z najgłębszych zasad moralności kapitalistycznej opiewa: „Biedni ludzie nie powinni płodzić dzieci“.

Nim pożegnamy się z niniejszą „humanitarną instytucyą“ kolei państwowej, jeszcze kilka słów o administracyi tej instytucyi. §. 38 brzmi: „Generalna dyrekcya ma do pomocy przy administracyi instytucyi prowizyjnej komisyę, składającą się z przewodniczącego, jego zastępcy i 10 członków. Przewodniczącego i jego zastępcę mianuje prezydent dyrekcyi generalnej.“ Mimowoli musimy tutaj pomyśleć o rosyjskiej radzie państwa, dodanej „do pomocy“ carowi, który nie jest jednakże zobowiązany troszczyć się o uchwały rady państwa, lecz ma prawo, jeżeli mu się tak podoba, napędzić ją do djabła. Komisya instytucyi prowizyjnej jest też tylko obradującą, a nie żadną instancyą, któraby mogła powziąć uchwałę. Komisya ta może się wtenczas tylko zebrać, jeżeli się to spodoba mianowanemu przez dyrekcyę przewodniczącemu!

Pole działalności tej komisyi równa się zeru. Przy najważniejszych kwestyach ma ona prawo do stawiania wniosków, lecz nie wywiera żadnego wpływu na unormowanie prowizyi, które pozostawiono decyzyi generalnej dyrekcyi, względnie ministerstwa handlu (§. 34).

Służba kolejowa nie powinna jednakże na coś podobnego zezwolić. Wstydem i hańbą byłoby, gdyby nie wywierała wpływu na administracyę instytucyi, którą utrzymuje, gdyby pozostawała na łasce i niełasce dyrekcyi generalnej i zadawalniała się komisyą — marynetkową. Kolejarze powinni upomnieć się nie w dwuznaczny sposób o reformę instytucyi prowizyjnej u ministra kolei żelaznych. *Dr. J. Ingwer.*

Wyzysk na kolei północnej.

Jak kolosalne rozmiary przybrał w ostatnim dziesiątku lat ruch kolei północnej, o tem świadczy ostatnie sprawozdanie. Frekwencya osób wzrosła z 4 milionów do 10 milionów, t. j. o mniej więcej 146 procent, transport z 7·6 do 12 milionów beczek, dochody z 24·2 do 34·8 milionów reńskich. Gdy tak tedy kolej północna gromadzi takie bogactwa i napełnia kieszenie akcyonaryuszy, skargi służby kolejowej, dochodzące stamtąd, są coraz to donośniejsze i straszniejsze. Jasną jest demoralizacya, i u najobojętniejszego budzi się niesmak i nieufność, gdy się widzi, że państwo ma udział w zyskach towarzystwa, które za cel wzięło sobie wyzysk wszystkich, którzy mu wejdą pod rękę, a przedewszystkiem personalu. I to cały personal: urzędników, wajchenwechtrów, szyberów, zmusza do 24-godzinnej pracy, by w ten sposób zaoszczędzić sił roboczych. Nie dziw, że liczba wypadków i katastrof kolejowych jest tak wielka, skoro, jak to statystycznie udowodniono, ruch na kolei północnej w przeciągu dziesięciu lat wzrósł o dziewięć tysięcy pociągów, a liczba służby kolejowej pozostała ta sama, co przed dziesięciu laty. I gdyby nie wieczna kontrola i wyrafinowany do najwyższego stopnia wyzysk, ludzie ci runęliby pod tym ciężarem.

Jak wyzyskiwaną jest np. służba, towarzysząca lokomotywie i pociągowi, świadczy o tem fakt, że tygodnie nieraz upływają, zanim człowiek taki może jednę całą noc przespać w swem łóżku. Są stacye, w których ci robotnicy mają jednę noc w miesiącu wolną!

Robotnicy stacyjni mają 36-godzinną służbę i zarabiają nieraz tylko 65 ct. dziennie.

Podurzędnicy, pobierający 450 do 600 złr., pełnią służbę, która należy do urzędników, t. j. sprzedają bilety i kierują stacyą i pracują nieraz 24 a nawet 36 godzin. Kierownicy stacyi pozostają bezustannie w służbie, są po największej części sami na stacyi, a gdy chcą mieć wolny dzień, muszą o to prosić. W takim Przerowie, gdzie frekwencya jest ogromną, a pociągów wiele, stoi przy kasie przez 24 godzin jeden urzędnik.

I tak w nieskończoność! W najbardziej barbarzyński sposób podkopuje kolej północna zdrowie swego personalu i zagraża przez to z drugiej strony bezpieczeństwu podróżującej publiczności. Słów tu nie starczy, by napiętnować to postępowanie. Dyrektor generalny, stojący na czele tego towarzystwa, hofrat Jeitteles, jest „filantropem“ czynnym w arystokratycznych bazarach dobroczynnych, a z robotnikami, którzy go prosili o zaprowadzenie znośniejszych warunków, obchodzi się brutalnie i nielitościwie. C. k. generalna inspekcya nie bierze się jakoś wcale do poharmowania tego wyzysku, choć mogłaby to uczynić po wglądnięciu w rozkład służby i rewizyi książek służbowych, i choć ma do tego nietylko prawo, lecz w interesie bezpieczeństwa komunikacyi i obowiązek. Komisarze z ramienia inspekcyi, chcąc sobie podczas podróży oszczędzić koszta hotelowe, przyjmowali noclegi w lokalach kolejowych, przeznaczonych tylko dla pozostających w służbie urzędników kolejowych. Rząd, zdaje się, patrzy przez palce na politykę kolei północnej, która najniegodziwszych używa środków, ażeby zysk swój w ciągu 7 ostatnich lat utrzymać zawsze na wysokości i zapewnić sobie wysoką rentę dziś kosztem personalu, a później kosztem państwa, nie chce pomyśleć nad tem, że ten wysoki udział, który państwo teraz pobiera od kolei północnej, będzie musiało później drogo odpłacić, że te ogromne zyski, jakie kolej ta czerpie przez wyzysk swego personalu, potem będzie musiało pokrywać państwo z wielkiemi procentami.

Już tedy nie ludzkość, nie opłakany los służby kolejowej, lecz wzgląd na interes państwa powinienby skłonić rząd i parlament do zaprowadzenia znośniejszych stosunków na kolei północnej.

Ofiary kolei.

Gdy dwóch władców w samolubny sposób kłóci się o jaki pas ziemi, lub o inną jakąś dla ludu nic nie znaczącą sprawę, gdy mobilizują armie i wystawiają tysiące ludzi na śmierć niechybną, wówczas ze szczególną troskliwością liczy się zmarłych i zranionych, prawda, że po największej części tylko dla skonstatowania ich ilości, ale w każdym razie wszystko zajmuje się tymi nieszczęśliwymi.

Znamy plac bojowy, na którym rok rocznie tysiące ludzi kładzie w ofierze swe zdrowie i życie, to pole, na którem ginie tylu robotników kolejowych. A publiczność chciwa sensacyi, przelotnie tylko przerzuca okiem notatkę w gazecie burżoazyjnej: „Konduktorowi X., albo szyberowi Y. dnia tego i tego zdarzył się podczas wykonywania swej służby nieszczęśliwy wypadek, przyczyna: własna wina“. Czy to nie coś całkiem naturalnego! począ tu długie artykuły? to przecież nie żadna sensacyjna nowość. Ba, nawet nie chce się im podać dokładnej liczby wypadków na kolejach, bo pocóż drażnić worek pieniężny?!

Pomimo to jednak jesteśmy w stanie na podstawie statystyki, choć niedokładnej, wraz z „Eisenbahnerem“ podać niektóre interesujące cyfry. Powtarzamy jednak, że statystyka ta nie jest dokładną. Uwzględnimy tutaj po największej części nieszczęścia w Austryi.

Otóż w okresie od roku 1884 do 1891 liczba wypadków nieszczęśliwych, które dotknęły podróżnych na austryackich kolejach wskutek wykolejenia i zderzenia się pociągów na przeszło 66 i pół miliona podróżnych wynosiła rocznie w przeciętu 30·5 rannych i 2·3 zabitych, a z innych przyczyn 26·8 rannych, a 4·8 zabitych. Liczba ta wzrasta ciągle wraz ze wzrostem komunikacyi kolejowej.

Liczba wypadków nieszczęśliwych, zakończonych śmiercią lub kalectwem, większą jest u służby kolejowej, niż u osób trzecich i to nie tylko stosunkowo, lecz i bezwzględnie większą. W Austryi w okresie od 1884 do 1891 ginęło służby kolejowej rocznie 113·3, a zranionymi zostało 424·7. W takiej n. p. Anglii ginęło corocznie przeciętnie (w tym okresie) 465·4 robotników, a rany poniosło 2470·5 robotników. Co do trzecich osób, t. j. nie należących do personalu kolejowego, to w tym czasie corocznie na austryacko-węgierskich kolejach poniosło śmierć 150, a odniosło rany 108 osób! W Anglii liczba ta dochodzi do 435·8 zranień, a 238 wypadków śmierci!

Tylu to ofiar potrzebuje krwiożerczy kapitał, bo cóż jest po największej części przyczyną tych nieszczęść, jeżeli nie przeciążenie do najwyższego stopnia personalu kolejowego, by przez podobne zaoszczędzenie zyskiwać coraz większe i większe dywidendy dla swych akcyonaryuszów.

PRZEGLĄD.

Przyznanie na czasie. Z powstaniem silnej i świadomej organizacyi robotniczej zmienia się odrazu, jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej stosunek burżoazyi i jej organów do robotników. Wszelkie „liberalizmy“, „radykalizmy“ i inne tego rodzaju prądy, które dawniej mniej lub więcej broniły politycznych i ekonomicznych spraw robotniczych, lecz wszystko to w granicach umiarkowania, bez naruszenia „ładu i porządku“, czyli, co często na jedno wychodzi, bez zbytniego uszczerbku dla kapitalistów — wszystkie te prądy zmieniają swą postać i albo stają otwarcie po stronie burżoazyi i najnikczemniejszemi środkami walczą przeciw zorganizowanym robotnikom, albo też same składają broń i oddają dobrowolnie sprawę walki z wyzyskiem w ręce tej klasy, której się walka z natury rzeczy należy, w ręce samego zorganizowanego proletaryatu.

Najświeższy tego dowód mamy na ostatnim numerze lwowskiego „Nowego Kolejarza“. Czytamy tutaj:

„Jeżeli biednego robotnika warsztatowego stać na poparcie swego własnego wydawnictwa polskiego, to tem bardziej stać powinno urzędnika, podurzędnika i w ogóle średniej warstwy kolejarzy na utrzymanie swego niezależnego pisma fachowego! Waszym obowiązkiem jest poprzeć, rozwinąć i udoskonalić „Nowego kolejarza“, by był on nietylko orędownikiem Waszych spraw, ale też i godnym przedstawicielem Waszego stanu“.

„Nowy Kolejarz“ rezygnuje nareszcie z robotników i służby kolejowej. Wie, że galicyjska służba kolejowa nie może mu ufać, że uznaje jedynie naszego „Kuryera Kolejowego“ za swój organ, ze pismo to znajdując się w rękach organizacyi i pod ciągłą jej kontrolą, jedynie może i musi odzwierciadlać interesy proletaryatu kolejowego; wie on o tem choćby z własnego smutnego doświadczenia, że prenumeratorów zbyt mało, że wskutek tego jest zmuszony zjawiać się coraz rzadziej… Dlatego też woli już być organem urzędników, podurzędników, wogóle „średnich“ warstw personalu kolejowego. Zapomina jednak o jednem, że „średnie“ te warstwy teraz już niczem innem nie różnią się od robotników kolejowych, jak wyższem mniemaniem o sobie i uważaniem się za coś lepszego i wyższego od podwładnej sobie służby. Przyjdzie kiedyś czas, że zbliżą się do proletaryatu kolejowego i zrozumieją obłudną politykę dyrekcyj kolejowych, której celem jest przez rozkawałkowanie personalu kolejowego na stopnie hierarchiczne wzbudzać wzajemną nienawiść i mniejsze mieć przeszkody w jego wyzyskiwaniu.

Tymczasem dziękujemy „Nowemu Kolejarzowi“ za to, że się przyznał do prawdy i uznał, iż sprawy robotników kolejowych jedynie do nich samych należą.

Mamy nadzieję, że pewna część robotników i służby kolejowej, dotychczas z braku świadomości klasowej zdala trzymająca się tak od ruchu robotniczego, jak również od popierania rzeczywistego swego organu, przejrzy obecnie i wysnuje odpowiednie wnioski. Tak jest, jedynym organem robotników i służby kolejowej jest odtąd tylko „Kuryer Kolejowy“.

Nasi „prawodawcy“ w Radzie państwa są rzeczywiście pracowitymi. Dniem i nocą muszą podnosić ręce i głosować za coraz to nowemi ustawami, nadzwyczaj doniosłemi. Czy nie lepiej byłoby dla Badeniego, zamiast męczyć biednych posłów i zmuszać ich do nudnych potakiwań na te wszystkie przedłożenia rządowe, wnieść po prostu projekt ustawy o jednym, jedynym paragrafie: „Upoważnia się c. k. rząd do zaprowadzenia w ciągu miesięcy czerwca do października 1896 wszystkich dlań dogodnych ustaw bez osobnego zezwolenia parlamentu“. Toby się przynajmniej pp. posłowie, a raczej p. Chlumecky, prezydent Izby, wyspał, a hrabia Baden nie potrzebowałby uzasadniać ciągle swych przedłożeń, które, jak to widzimy jasno na ustawach o podatku gruntowym i premiach cukrowych, mają na celu jedynie polepszenie bytu klas posiadających, państwową ochronę klas uprzywilejowanych i popieranie „biedaków“ krociowych.

Oprócz Rady państwa, która tak bardzo uszczęśliwia ludy Austryi, mamy jeszcze coś na kształt parlamentu austro-węgierskiego, gdzie reprezentanci Izby posłów i Izby panów Austryi i Węgier raz na rok w Wiedniu i Budapeszcie radzą nad sprawami, dotyczącemi obu połów monarchii, a więc nad sprawami należącemi do ministerstwa wojny, wspólnych finansów i spraw zagranicznych. „Działalność“ tych delegatów jest, o ile to w ogóle możebne, jeszcze bardziej nikłą i pozorną, niż w austryackiej Izbie posłów. Ogranicza się prawie wyłącznie do uchwalania budżetu tych ministerstw, ale za to mają tu ojcowie narodu, którzy nie mogą sobie dać rady z niejednym rozzuchwalonym starostą, sposobność udawania wielkich polityków, debatujących nad sytuacyą polityczną w Azyi lub Afryce, nad stosunkiem Austryi do mocarstw, słowem wstrząsają ziemią w jej posadach. Taki np. poseł Kramarz zadaje ministrowi spraw zagranicznych, hr. Gołuchowskiemu, pytanie, jak się zachowuje Austrya wobec niesnasek między Anglią a Niemcami w Afryce, a Młodoczesi mogą raz na rok zaprotestować przeciw trój-

przymierzu. Głupi ludzie otwierają usta i z podziwem patrzą na tych wielkich światowych polityków. Minister zaś spraw zewnętrznych wypowiada dyplomatyczną mówkę o stosunku Austryi do mocarstw zagranicznych, mówkę, z której ten, kto coś pierwej wiedział, nie dowie się o tych rzeczach nic nowego, a ten, kto nic nie wiedział, nie wie dalej tak samo. Co się poza kulisami dzieje, tego naturalnie się nie wyjawia. Zapewnia hr. Gołuchowski, że stosunki Austryi z mocarstwami są jak najlepsze, że Rosya nie chce wojny, że trójprzymierze stoi na silniejszych nogach, niż kiedykolwiek i inne tego rodzaju historye. Austrya zresztą nie sięga wysoko, ona dziękuje Bogu, że ją się pozostawia w spokoju. Swoją drogą, choć pokój nie jest zakłócony, choć Austrya nie ma pretensyj żadnych i nie drażni nikogo, minister wojny powtarza z roku na rok tę samą piosnkę, że wojska coraz więcej potrzeba, bo to tylko „zbrojny pokój“. Jedyną tylko specyalnością Austryi jest dorabiać się podobnych politycznych sukcesów, jak to obecnie ma miejsce na półwyspie bałkańskim, gdzie Rosya rozpostarła swój wpływ całkowicie.

II.

Płace na kolejach żelaznych.

(Dokończenie).

Gdy tak tedy premie z jednej strony prowadzą do krwawych zbrodni, do systematycznych mordów, to służą one z drugiej strony do popełniania najbardziej wyrafinowanych oszustw na personalu. Tak otrzymują naczelnicy stacyjni pewne pauszalia na pokrycie różnych wydatków, a przytem zwraca się im uwagę na premie w razie oszczędnego obchodzenia się z temi sumami. Naczelnik więc również, gdzie może, oszczędza. A tą ofiarą, na której się regularnie skrupia ta oszczędność, jest po największej części personal. Przyjmuje tedy jak najmniej ludzi, a niesumienna ta praktyka, która przenika cały ustrój kolejowy od stóp do głowy, brzemienną jest w skutki, które później wyszczególnimy. Ale chytry i łaknący premij naczelnik robi w samym personalu ciągłe zmiany. Potrzebowałby np. koniecznie tylu a tylu szyberów, choćby przy największej oszczędności i nieobsadzaniu ważnych nawet miejsc. Myśli więc sobie: bremzerzy potrafią koniec końców zrobić to samo, a bremzerzy są tańsi, więc przyjmę bremzerów, zamiast szyberów. Ba, niekiedy oddala i bremzerów i zastępuje ich nowo wstępującymi, niedoświadczonymi ludźmi, boć ci przecież jeszcze tańsi! Biedni ci nowicyusze są poprostu kandydatami na tamten świat, a ciężkie uszkodzenie, które się przydarzyło niedawno takiemu biedakowi w pewnej stacyi, jest niczem innem, jak skutkiem tej dzikiej żądzy premij, podsycanej nielitościwie przez zarządy kolejowe. Choćby się nawet nie wydarzały takie elementarne skutki, to jasną jest rzeczą, że system, o którym mowa, oznacza co najmniej znaczne obniżenie płacy, jest systemem oszustw, popełnianych na służbie kolejowej.

Do jakiego zresztą stopnia system premij przestrzega swego, poznanego już jasno przez nas celu, a mianowicie utrzymywania płacy na o ile możności najniższym poziomie, na to wskazuje przykład, któremu nie brak też humorystycznego zabarwienia.

Na pewnej większej stacyi kolei południowej otrzymali urzędnicy pewną ilość druków do użytku, z uwagą, że w miarę ich oszczędzania przypadnie im premia, którą się między nich rozdzieli. Oszczędzali tedy urzędnicy niezmiernie, najmniejszy skrawek papieru przechowywali troskliwie. Rozdano wprawdzie premię, ale wynosiła ona po kilka centów dla każdego urzędnika. Lecz dyrekcya oświadczyła teraz, że doświadczenie to uczy, iż mniej papieru wystarczy i wydawała odtąd o tyle druków mniej, o ile zaoszczędzono. Urzędnicy mieli za swoje!

Jaskrawym dowodem przedłużania czasu roboczego przez premie jest praktyka, uprawiana szczególnie w Libercu, zatrzymywać w rezerwie takiego, który przychodzi ze skargą na zbyt długi czas pracy i pozostawiać go tak długo, aż sam rozpocznie prosić i błagać, by go już pod jakiemikolwiek warunkami przyjęto napowrót do pracy.

Do rozdziału o obniżaniu płacy kolejarzy przez premie należy zwyczaj niepłacenia wogóle personalu pociągowego w razie spóźnienia, a w szczególności sprytnie bardzo obmyślana metoda stwarzania sztucznie takich opóźnień przez oszczędzanie personalu. Aby n. p. zaoszczędzić maszyny rezerwowej i potrzebnego do niej personalu, ranżuje się do siebie nienależące frachty, przez co stwarza się w małych stacyach długie przystanki i wskutek zbyt wielkiego obciążenia zmniejsza się szybkość jazdy. Spóźnienia w ten sposób powstałe ciągną się całe godziny, personal nie dostaje nic, ale za to naczelnicy zaoszczędzili pokaźną sumkę ze swych pauszalij.

Godnem uzupełnieniem systemu premij jest wyśrubowany do ostatecznych granic system kar. Używa się tu wymówki, że regularna służba wymaga surowej dyscypliny i to na to, by na tej drodze tanim kosztem za pośrednictwem kar zredukować płacę. W ten sposób odbiera się służbie kolosalne sumy, które nie zawsze przypadają „dobroczynnym“ instytucyom kolejowym, jak kasom chorych, funduszom prowizyjnym itd. Niekarany strażnik ma np. między jednym pociągiem a drugim półtory godziny czasu. Korzysta z nich, by swe po 14-godzinnej służbie znużone ciało odświeżyć i przekonawszy się najdokładniej, czy wszystko na sztrece w porządku, opuszcza swój posterunek, wraca jednak w pół godziny przed nadejściem pociągu. Za to bywa karany utratą 3 złr. z pensyi miesięcznej, nadto traci premię kuryerową w kwocie 5 złr., więc przy 24 złr. pensyi miesięcznie karany bywa grzywną 8 złr. za minimalne, tylko w instrukcyi przewidziane przekroczenie. Te 3 złr. przypadają wprawdzie funduszowi prowizyjnemu, chociaż i to nie zawsze, ale premię już sobie zyskuje Towarzystwo. Tu przynajmniej mamy do czynienia z oczywistem, chociaż nieszkodliwem przekroczeniem. Ale ile tysięcy razy spadają na personal kary zupełnie niewinnie, najczęściej za przestępstwa przełożonych, którzy potem sami kary wymierzają! Przecież władza dyscyplinarna spoczywa w zupełności w rękach przełożonych, bo rekursy z reguły nic nie pomagają, tak, iż brutalna przemoc tych panów rozwinąć się może w całej pełni.

Uzupełnieniem obrazu płacy strażnika jest płaca jego żony. Otrzymuje ona za służbę przy rampie płacę miesięczną w kwocie 5 do 6 złr., a za sześciogodzinną służbę nocną 3 złr.! Służba przy rampie trwa właściwie cały dzień. Liczmy jednak tylko służbę nocną, to za 180 godzin nocnej służby przypada 3 guldeny płacy, a więc 1·6 ct. czyli półtora centa płacy za godzinę służby nocnej. Większej chyba nędzy nie znali nawet owi tkacze śląscy!

Wykręt, podawany przez zarządy kolejowe, że przecież grzywny wychodzą tylko na korzyść robotników, nie jest naturalnie niczem innem, jak bezdenną hipokryzyą. System bowiem kar jest tylko odzianą w sukienkę dyscyplinarnej bezwzględności metodą kapitalistów kolejowych usuwania się od pewnych obowiązków wobec kolejarzy, na którychby zawód ich ściągnął jaką chorobę lub uczynił ich niezdolnymi do pracy. Zarządy kolejowe zmuszają w ten sposób swą służbę opłacać do różnych kas to, co oni właściwie płacić są obowiązani i dlatego to potrzebują oni takiej niewolniczej zależności personalu.

Pewne amerykańskie towarzystwo kolejowe zupełnie otwarcie i bezczelnie kazało robotnikom zabezpieczać się samym przeciw chorobom i wypadkom i podpisywać formularz, w którym zwalniają towarzystwo od winy w razie jakiego wypadku; u nas nie deptają kapitaliści kolejowi tak otwarcie ustaw, polecających zabezpieczanie robotników: czynią to oni jednak po cichu drogą pośrednią, jak np. drogą kar i grzywien.

Wracając do premij, łatwo poznać, że są one, po pierwsze, zwykłą na kolejach formą wyciskania nadwartości przez kapitał, po drugie, mają na celu utrzymywać służbę w tej żelaznej zależności od przedsiębiorców, która jest konieczną, by bez przeszkody mogli wydobywać ze siły roboczej personalu takie masy nadwartości. Dlatego owa „wspaniała“ reforma socyalna byłego prezydenta c. k. kolei państwowych, Bilińskiego, wcale nie polepszyła położenia kolejarzy, owszem w wielu wypadkach nawet pogorszyła, przytem jednak, jak to przyznał były kierownik ministerstwa handlu Wittek, miała na celu związać robotników kolejowych „ściślejszemi węzły“ ze swą służbą, to znaczy zależność ich bardziej jeszcze utrwalić. Wprawdzie niepewne zatrudnienie zamieniono na pewne, ale nietylko, że premij nie zniesiono, lecz skutki ich fatalne zaostrzono jeszcze wraz ze stabilizacyą.

Zniesienie premij i zaprowadzenie porządnej ludzkiej płacy jest tedy pierwszem, piekącem żądaniem, które personal kolejowy musi postawić, jako jeden z głównych warunków.

Pod pręgierz.

Kraków. Do najbardziej wyzyskiwanych i nieszczęśliwych kategoryj robotników kolejowych należą bezsprzecznie lampiarze, którzy za przykrą nadzwyczaj i uciążliwą pracę, trwającą przez 24 godzin, pobierają 70 ct. dziennej zapłaty. Bardzo często zdarza się, że takiemu biedakowi, po strąceniu do funduszu prowizyjnego, dostaje się co najwyżej 7 złr. na dwa tygodnie! Strach pomyśleć, jak ci ludzie mogą wyżyć z takiej nędznej zapłaty, jak mieszkają w zwykłych norach zamiejskich — a wszystko to za karkołomne chodzenie po dachach wagonów, czyszczenia lamp i t. p. roboty.

Podczas zeszłorocznego pobytu byłego prezydenta Bilińskiego w Krakowie chcieli ci nędzarze udać się do niego, aby mu przedstawić swoje opłakane położenie, wstrzymał ich jednakże w tem inspektor Hubl, przyrzekając, że sam zajmie się ich losem i postara się, aby im podwyższono dotychczasową płacę.

Na nic nie przydały się obiecanki p. inspektora, który nietylko, że sam nic nie zrobił, ale nawet nie postarał się dwukrotnie wnoszonych podań lampiarzy przedstawić dyrekcyi do uwzględnienia. Ostatnią prośbę wnieśli oni przed 3 miesiącami, na którą dotychczas nie otrzymali żadnej odpowiedzi.

Czułość i troskliwość p. Hubla w tym wypadku jest rzeczywiście wzruszającą. Człowiek taki, jak on, mający czworo dzieci i zmuszony, mimo wysokiej pensyi, oszczędzać się na każdym kroku, winienby był choć trochę odczuwać straszne położenie swoich podwładnych, którzy mu z całem zaufaniem sprawę swoją powierzyli. Lecz on woli łaskę dyrekcyi, niż zadowolenie dobrze spełnionego obowiązku.

Niechże dyrekcya kolei państwowych, w której zakresie to leży, zajmie się sprawą tych biedaków — i z dniem 1 lipca podwyższy im płacę.

Podgórze. (Rządy p. Kahanego). Szef tutejszego magazynu kolejowego, Kahane, należy do tych pewnych siebie ludzi, którzy bez żadnych skrupułów dają do poznania swym podwładnym, że muszą znosić ucisk i szykany, a czując pełną kieszeń, nie potrzebują się obawiać, by „sfery miarodajne“ stanęły im na przeszkodzie w popełnianiu nadużyć. Nic dziwnego, że człowiek, na którego sumieniu ciąży życie jednego, a zdrowie drugiego robotnika, a któremu za to ani włos z głowy nie spadł, dalej daje folgę swej nieograniczonej żądzy zarabiania „z boku“. Któż nie pamięta tego, jak Kahane kazał jednemu człowiekowi szybować przed magazynem, i to w niewłaściwym czasie, i że brak należytych środków ostrożności spowodował nieszczęśliwy wypadek, który jednego robotnika Wnęka pozbawił życia, a drugiego Cefala uczynił kaleką na całe życie. Dyrekcya milczy dotychczas wobec tego, a nieszczęśliwemu Cefalowi każe dziś wracać do tej samej roboty tj. do dźwigania ciężarów, jak gdyby nie wiedziała o tem, że zdrowie i siły stracił, i jest niezdolny do pracy. Tak, ale Kahane ma pieniądze, a Cefal jest biednym robotnikiem, więc musi ginąć w nędzy pod obuchem przymusu ciężkiej pracy, podczas gdy taki Kahane dalej będzie robił dobre interesy.

Podgórze. (Wyzysk restauratorki kolejowej). Restauratorka na stacyi Podgórze-Płaszów dopuszcza się wobec pasażerów i służby kolejowej wyzysku, który przekracza zwykłą u tych ludzi miarę. Namawia ona robotników, by u niej brali na kredyt napoje, a biada temu, kto ufny w jej uczciwość, nie zanotuje sobie każdej odrobiny, bo dług u tej kobiety zanotowany nie odpowiada zwykle rzeczywistości. Za to podaje napoje w najlichszym gatunku, za które każe sobie dwa razy tyle płacić, niż gdzieindziej, pomimo, że służba kolejowa ma, jak we wszystkich restauracyach kolejowych, prawo do cen zniżonych. Wyzyskiwaczka ta korzysta w tej chwili z nieuiszczenia się z długu i udaje się ze skargą do naczelnika stacyi. Powinna przecież mieć na tyle rozumu, by nie przypuszczać, że służba kolejowa jeszcze od takiej istoty da się wyzyskiwać i że tylko u niej dostanie szklankę piwa i to kiepskiego.

Jasło. Mając wreszcie nasz własny organ, w którym możemy bez ogródek podać pod sąd opinii publicznej krzywdy i nadużycia, jakich dopuszczają się na nas nietylko zarządy kolejowe, lecz również oddane im kreatury urzędnicze, donosimy Wam o oburzającym wypadku, jaki się wydarzył na dniu 14 z. m.

Naczelnik ogrzewalni tutejszej, niejaki Mühlrad, wydając jakieś polecenia palaczowi Flescherowi, zaczął policzkować tegoż tak długo, dopokąd go nie powalił na ziemię. Szczęściem, na tę ohydną i oburzającą egzekucyę nadszedł p. X., kontrolor z dyrekcyi ruchu, który położył kres łajdackiemu pastwieniu się zdziczałego naczelnika ogrzewalni, gdyż inaczej Flescher byłby chyba wysłany na tamten świat wskutek ciągłych a silnych uderzeń Mühlrada.

Obowiązkiem jest nietylko pokrzywdzonego, lecz także świadka tej sceny, p. kontrolora, zrobić doniesienie do dyrekcyi, któraby po przeprowadzeniu śledztwa ukarała jaknajsurowiej zuchwalstwo brutala, o którym będziemy jeszcze mieli sposobność niejedną ładną sprawkę napisać.

Pod pręgierz więc podobne czyny Mühlradów i im podobnych.

Rzeszów. W sprawie pobicia palacza przez maszynistę Tetamandiego, o czem Wam doniosłem w poprzednim numerze, stał się fakt niesłychany, który nawet nieprzychylnych dla nas ludzi przejął oburzeniem na podobną „sprawiedliwość“ kacyków kolejowych. Pobity palacz, który skutkiem tego leżał kilka dni chorym, skazany został na zapłacenie 2 złr. kary! Podobne załatwienie sprawy woła wprost o pomstę do nieba i może chyba tylko zachęcić na przyszłość do mordów wzajemnych wśród funkcyonaryuszy kolejowych.

Przemyśl. Do czego doprowadza nadawanie jakiejkolwiek władzy nieokrzesanemu prostakowi, niechaj posłuży za przykład następujące zdarzenie: Dnia 8 b. m. przystąpił werkmistrz ogrzewalni przemyskiej Daszkiewicz do zajętego zwykłą pracą murarza Bachowskiego i kazał mu iść do czyszczenia maszyny. Na grzeczne zapytanie murarza, czy nie mógłby wprzód wykończyć zaczętą już robotę murarską, werkmistrz, zamiast odpowiedzi, wygłosił mnóstwo obelg, które słuchając, zarumieniłby się ze wstydu nawet zwykły ulicznik, poczem rzucił się nań z wściekłością i bił pięścią po głowie. Silne to musiały być uderzenia, skoro pobity usunąwszy się z osłabienia na ziemię, z bólu rzewnemi się zalał łzami. Napadem tym oburzeni do żywego koledzy pobitego robotnika radzili mu, ażeby wniósł zażalenie na werkmistrza do odnośnej władzy, co tenże w istocie uczynić postanowił.

Mamy słuszną nadzieję, że sprawa ta nie zostanie zabagnioną i winny zostanie ukaranym, gdyż ochraniając podobne indywidua, zarząd dałby do zrozumienia podwładnym, że nie wiedza i zasługa, lecz tylko prostactwo i znęcanie się nad drugim jest najlepszym środkiem do wyniesienia się przy c. k. kolei państwowej.

Niedźwiedzią znów przysługę urządza inspektorowi Szyjkowskiemu „Herr Magazinsmeister“ Tenzer. Oto po poprzedniej korespondencyi, w sprawie robotników magazynowych, zapałał straszną zemstą, że pakierzy śmieli podać do gazety inspektora i postanowił ich zamęczyć robotą. Gdy widzi, że pakierzy mocno już są znużeni, z drwiącym uśmiechem naznacza im coraz cięższe roboty, mrucząc pod nosem „ny, masz gazety, ny, masz prycze“...

Sądzimy, że czegoś podobnego p. Szyjkowski nie mógł polecić p. Tenzerowi, gdyż byłaby to zemsta bardzo małoduszna, tembardziej, że tym biedakom ani się śniło nędzę swoją opisywać w gazecie, uczynił to ktoś inny, u którego znęcanie się nad bezbronnym, wynędzniałym a pracowitym ludzie wywołuje zawsze i wszędzie słuszne oburzenie.

Mamy nadzieję, że p. inspektor skarci nieproszonego opiekuna inspektorów i mściciela walczącego z wiatrakami na wzór Don Kiszota. Panu Tenzerowi zaręczamy zaś, że pakierzy wcale nie umieją w obronie swej władać piórem, ale za to znakomicie władają laskami, toż niech nie nadużywa ich cierpliwości dręczeniem za winy niepopełnione, bo gdy oni wystąpią w obronie własnej z wymienionemi wyżej argumentami, to może byłoby panu Tenzerowi grubo nieprzyjemnie?

Brr.

Z organizacyj.

Nowy Sącz. Odbyło się tu dnia 31 maja nadzwyczajne Walne Zgromadzenie „Koła zawodowego“. Między innemi uchwalono także prenumerować obowiązkowo jako fachowy organ „Kuryera Kolejowego“, czasopismo zaś „Naprzód“, dotychczas prenumerowane dla członków, popierać usilnie i nadal.

Przemyśl. Towarzystwo nasze zawodowe rozwija się jak najlepiej; coraz nowi członkowie się zapisują. W niedzielę dnia 7 b. m. Zarząd urządził wycieczkę do lasu, na której zjawiło się około 700 uczestników, przeważnie kolejarzy. Nie od rzeczy będzie tu nadmienić, że w tym samym dniu i na tym samym miejscu postanowili także wycieczkę urządzić weterani, i pomimo, żeśmy miejsce wprzód zamówili, ci rozlepili swoje afisze, chełpiąc się, że sobie z nami dadzą radę!

Oczywiście, my mając słuszność za sobą, nie daliśmy za wygranę, lecz krzątaliśmy się dalej około swojej wycieczki. Wtedy znalazło się dwóch ze strony weteranów, bronzownik Stupnicki i krawiec Olszewski, zmuszony już z dwóch towarzystw podać się do dymisyi za jakieś sprawki, którzy udali się z denuncyacyą do pułkownika, u którego została zamówioną muzyka, oskarżając nas, żeśmy „anarchiści“ czy jacyś tam przestępcy polityczni, ażeby nam nie dano muzyki. Gdy to nie poskutkowało, udali się po pomoc do policyi, lecz i tam bezskutecznie, toż ze wstydem musieli ustąpić. „Rycerski“ ten postępek weteranów nie podnosilibyśmy wcale, gdyby nie to, że pewna ilość ich członków znajduje się między robotnikami kolejowymi. Może po tem zdarzeniu robotnicy poznają, jak przyjaźnie weterani odnoszą się do robotników i jakie to korzyści robotnicy z tego towarzystwa dla siebie osiągnąć mogą.

Brr.

Wiedeń. Walne zgrom. robotników i służby kolei północnej odbyło się d. 25 maja w Wiedniu. Obecnych było 40 członków Stow. centralnego i 16 delegatów różnych grup miejscowych. Porządek dzienny był następujący: 1) Sprawozdanie sekcyj i komisyi kontrolującej. 2) Uregulowanie kwot wkładkowych centralii i grup. 3) Wybór uzupełniający członków zarządu, komisyi kontrolującej i sądu polubownego. 4) Wnioski delegatów. Wybrano komisyę, złożoną z 5 członków, celem uregulowania stosunku wkładek na rzecz związku i grup poszczególnych. Nastąpił wybór wydziału, w skład którego weszli jako prezes tow. Kunze, I wiceprezes: tow. Habicht, II wiceprezes: tow. Adler. Przyjęto także wniosek o udzielanie członkom, którzy przez rok regularnie płacili wkładki, dziesięciu guldenów zapomogi w razie choroby, jak również dalszy wniosek o zmianę statutów „Związku“. Po załatwieniu kilku spraw natury administracyjnej zamknął przewodniczący Zgromadzenie.

KRONIKA.

Za czterdziestoletnią, wytrwałą, sumienną i godną pracę przypinał wczoraj p. dyrektor Kolosvary robotnikowi warsztatów kolei państwowych Stefanowi Hudkiewiczowi srebrny krzyż zasługi. Ostatecznie obojętnie możnaby przyjąć podobny sposób „uznania“ za blisko półwiekową pracę człowieka, który życie i zdrowie w ofierze niósł państwu, gdyby obok tego pomyślano o realnem uznaniu jego pracy. Jakżeż rażąco jednak obok tej „dekoracyi“ odbija fakt, że 74-letni dzisiaj starzec dopiero w zeszłym roku otrzymał dekret. Frazesem zatem mogłyby być życzenia p. dyr. Kolosvary'ego, „aby mu Bóg dał zdrowo i szczęśliwie przeżyć dalsze lata“, gdyby równocześnie dyrekcya nie pomyślała o wyznaczeniu temu człowiekowi przyzwoitej pensyi, mogącej mu zapewnić spokojne życie na przyszłość bez pracy.

Nie bardzo zachęcające są końcowe słowa p. dyrektora, zwrócone do robotników warsztatów kolei państwowej, aby wstępowali w ślady Hudkiewicza, bo wtenczas spotkałby ich ten sam smutny los za 40 lat ciężkiej pracy. Byliby temsamem zdani na łaskę i niełaskę zarządów kolejowych. Trudno bowiem pogodzić „uznanie“ w kształcie srebrnego krzyża z pustym żołądkiem.

Dobrą miał p. dyrektor Kolosvary sposobność tym razem dowiedzieć się od samych robotników o panujących w warsztatach kolejowych stosunkach, które bądź co bądź przedstawiają się nie różowo, nie skorzystał jednak z okazyi, lecz wymknął się natychmiast po uroczystości.

Na robotnikach całe to „uznanie“ wywarło przykre i smutne wrażenie.

Jako owoc pastwienia się nad robotnikami kolejowymi, wydarzył się w Krakowie dnia 12 czerwca następujący wypadek: Robotnik w ogrzewalni maszyn Klimek zgłosił się w tym dniu rano do pracy u werkmistrza Trzetrzewińskiego, który przeznaczył go do czyszczenia maszyn. Widocznie werkmistrz uznał go trzeźwym i zdolnym do pracy, skoro go pozostawił w ogrzewalni. Starszy palacz jednak, Bylica, będąc wrogo usposobiony względem Klimka, doniósł inżynierowi p. Rappoportowi, że K. jest pijany. Na rozkaz inżyniera został K. wyprowadzony z ogrzewalni przez Bylicę, który zbił go tam w niemiłosierny sposób. Oburzony Klimek wrócił, by użalić się przed Trzetrzewińskim, ten jednak wyrzucił go za drzwi. Nie dziw więc, że Klimek w najwyższem rozdrażnieniu uderzył werkmistrza w twarz. Teraz rzucono się na biednego Klimka, znęcano się nad nim tak długo, aż dopiero służba kolei północnej musiała interweniować. Klimka naturalnie natychmiast aresztowano. Tyle co do samego faktu. Pytamy teraz, czy postępowanie takie z robotnikiem nie jest bezczelną prowokacyą, która w naturalnej konsekwencyi musi doprowadzić do zemsty? Jeżeli taki Trzetrzewiński obniżał Klimkowi przedtem systematycznie płacę, oddalał kilkakrotnie z roboty, jeżeli go wyrzuca za drzwi wtedy, gdy przychodzi skarżyć się przed nim na nieludzkie znęcanie się nad nim przez starszego palacza, to dziwić się nie można, że prześladowany od dawna, musiał przynajmniej w ten sposób reagować.

Dwaj świadkowie, inżynier kolei północnej p. M. i nadinżynier Z. oświadczyli gotowość złożenia świadectwa na okoliczność, że Bylica zbił Klimka bezpośrednio przedtem. Nadmieniamy tu także, że ten sam Bylica słynie ze swego opilstwa, za które kilkakrotnie był karany, że jego właśnie obecność w ogrzewalni, niebezpieczne może za sobą pociągnąć skutki. Ale taki właśnie Bylica jest potrzebny „szlachcicowi“ Trzetrzewińskiemu, bo choć bije i pije, ale jest za to wrogiem organizacyi kolejowej.

Może wypadek, który się wydarzył Trzetrzewińskiemu, będzie nauczką dla innych jemu podobnych, aby nie przeciągali struny cierpliwości robotników, którzy dzisiaj poczuli już swą godność ludzką.

Zniesiony wyrok. Redaktor bratniego naszego pisma „Eisenbahnera“, tow. Tomschik został oskarżony o ogłoszenie w tem piśmie aktu oskarżenia przed główną rozprawą, i o to, jakoby sobie przytem pozwolił czynić uwagi co do mocy środków dowodowych. Pomimo, że tow. Tomschik bronił się tem, że nie znał inkryminowanego artykułu przed jego publikowaniem, skazał go sąd na tydzień aresztu. Odwołanie jednak, wniesione przez obrońcę prawnego tow. Tomschika, poskutkowało, bo niedawno nadeszła decyzya, znosząca wyrok pierwszej instancyi i zarządzająca ponowną rozprawę.

Ośmiogodzinny dzień pracy. jak nam podaje pewne pismo francuskie, istniał już przed 303 laty. Filip II., król hiszpański, w instrukcyi do wicekróla indyjskiego powiada: „Wszyscy robotnicy, pracujący przy budowlach fortecznych i w fabrykach, mają pracować codziennie ośm godzin: cztery przed południem, a cztery po południu. Inżynierzy mają rozłożyć prace na czas dla robotników najdogodniejszy, by ich uchronić przed udarem słonecznym i umożliwić im staranie o swe zdrowie, bez zaniedbania przytem swych obowiązków.

Wyścigi kolejowe. W lipcu i sierpniu roku 1895 odbyły się na przestrzeni między Londynem a Aberdeen wyścigi kolejowe, w których przeciętna szybkość jazdy na 868·9 kilometrów długą drogę wynosiła 101·8 kilom. na godzinę. To nie dało spokoju Amerykanom: zaraz po kilku miesiącach urządziły niektóre północnoamerykańskie towarzystwa kolejowe jeszcze szybsze jazdy, pomimo większego naładowania pociągu: szybkość dosięgła na przestrzeni Nowy York-Buffalo, wynoszącej 702 klm., na godzinę 103·3 klm. Charakterystycznem jest, że drogę żelazną miejską w Buffalo, wynoszącą 5·25 klm., przejechano w 2[illegible] minutach, czyli z szybkością przeciętną 125 klm. na godz., i że pociąg ten był 2·4 razy cięższy, niż zwycięski pociąg angielski. Co miesiąc prawie zwiększała się chyżość pociągów. Na 138 37-kilometrowej przestrzeni Buffalo-Erie doszła chyżość do 117·36 kilom. na godzinę, a w niektórych okolicach na tej przestrzeni do 129, a nawet do 148·5 kilometrów na godzinę.

Ciekawa rzecz, czy Anglicy nie pomyślą znów nad pokonaniem Amerykanów.

Liczba lokomotyw na całym świecie nie wynosi przeszło 100.000. Z tego przypada na Europę 60.000, na Amerykę 40.000, podczas gdy Azya ma ich 3.000, Australia 2.000, a Afryka tylko 700. Z krajów europejskich pierwsze miejsce zajmuje Anglia, licząca 17.000, Niemcy 15.000, a Francya 11.000 lokomotyw. Bardzo dalekie miejsce zajmuje Austrya (4.000), Rosya (4.000).

Korespondencya Redakcyi.

Prenumeratorowi w Stróżach. Prosimy o obszerniejszy materyał w sprawie wyzysku magazynierów tamtejszych, który najchętniej zużytkujemy.

Pokwitowania.

Na fundusz prasowy złożyli: R. K. —05, D. C. —10, Czesław B. —05, Magik 1·10. Poprzednio wykazano —88. Razem 2·18.

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Sarkowski.